

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG bezüglich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals sowie Vorhaben Nr. 8 in Anhang III

(98/C 120/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(97) 681 endg. — 97/0358(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 4. März 1998)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 129d Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189b EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽¹⁾ stellt einen allgemeinen Bezugsrahmen dar, der die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der beabsichtigten Maßnahmen sowie die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfaßt.
- (2) Der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes, der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts sowie einem auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr beiträgt.
- (3) Um diese Ziele zu erreichen, ist das transeuropäische Verkehrsnetz als ein multimodales Infrastrukturnetz angelegt, das die verschiedenen Verkehrsträger kombinieren und integrieren soll.

(4) Verknüpfungspunkte wie die Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals sind eine Voraussetzung für die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein multimodales Verkehrsnetz.

(5) In Anbetracht dessen, daß die Netzleitschemata in Anhang I der Entscheidung Nr. 1692/96/EG im wesentlichen aus Verbindungslinien bestehen, während die verschiedenen Verknüpfungspunkte, mit Ausnahme der Flughäfen, in den Leitplänen nicht ausgewiesen sind.

(6) In Anbetracht dessen, daß unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips die Netzleitschemata für Binnenhäfen und Terminals keine präzisen Standortbestimmungen vornehmen; Terminals in Ballungsräumen sollten zu einem Standortraum zusammengefaßt werden.

(7) In Übereinstimmung mit der Absicht der Kommission, die rasche Schaffung einer Reihe von „Trans-europäischen Schienengüterverkehrskorridoren“, wie in ihrer Mitteilung vom 29. Mai 1997⁽²⁾ dargelegt, zu fördern, sollte die Ausweisung von Terminals/Standorträumen mit der Entwicklung von grenzüberschreitenden, offen zugänglichen Schienengüterkorridoren abgestimmt sein.

(8) In Anbetracht dessen, daß der Europäische Rat vom 13. und 14. Dezember 1996 in Dublin gebilligt hat, daß das Vorhaben Nr. 8 auf der Liste des Europäischen Rates von Essen die multimodale Verbindung Portugals/Spaniens mit dem übrigen Europa wird.

(9) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG sollte folglich entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird wie folgt geändert:

⁽¹⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁽²⁾ KOM(97) 242 endg.

(1) Artikel 10 Absatz 4 wird folgender Spiegelstrich angefügt:

„— trägt zur weiteren Entwicklung der Schienenverkehrsdienste insbesondere auf der Grundlage der ‚Transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore‘, d. h. grenzüberschreitenden, offen zugänglichen Schienengüterkorridoren, bei.“

(2) Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Binnenhäfen, insbesondere als Knotenpunkte zwischen den in Absatz 2 und Artikel 14 genannten Binnenwasserstraßen und den übrigen Verkehrsträgern, sind Bestandteil dieses Netzes.“

b) Es wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Binnenhäfen in diesem Netz sollen

- a) für den gewerblichen Verkehr offen,
- b) im Binnenwasserstraßennetz des Leitschemas für die Binnenwasserstraßen in Anhang I Abschnitt 4 enthalten,
- c) mit anderen transeuropäischen Verkehrswegen in Anhang I Abschnitt 4 verbunden und
- d) mit Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr ausgestattet sein.“

(3) Artikel 12 wird wie folgt ersetzt:

„Artikel 12

(1) Seehäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz umfassen Seehäfen, die dem gewerblichen Verkehr offen stehen und die in den Leitschemata des Anhangs I Abschnitt 5 ausgewiesen sind. Sie ermöglichen den Ausbau des Seeverkehrs und bilden die Ausgangspunkte für den Seeverkehr zu den Inseln und die Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern. Sie stellen den Verkehrsbetreibern Anlagen und Dienste zur Verfügung. Ihre Infrastruktur bietet für die Beförderung von Personen und Gütern eine Reihe von Dienstleistungen, die Fahr- sowie Nah- und Fernstreckendienste, einschließlich der Küstenschifffahrt, innerhalb der Gemeinschaft sowie zwischen dieser und Drittländern umfassen.

(2) Die Seehäfen dieses Netzes müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) gesamtes jährliches Umschlagsvolumen von mindestens 1 Mio. Tonnen Fracht oder,
- b) gesamtes jährliches Passagieraufkommen von mindestens 200 000 internationalen Passagieren (Fahrten zwischen Häfen in zwei verschiedenen Ländern).

Im Falle der Inseln im Ägäischen und Ionischen Meer kann das erforderliche Mindestpassagieraufkommen auch den inländischen Verkehr umfassen, sofern die Entfernung zwischen den Häfen mehr als 5 km beträgt; oder

c) die Verbindung zwischen transeuropäischen Landverbindungen herstellen und dabei die territoriale Kontinuität der Gemeinschaft gewährleisten.

(3) Zusätzlich zu den in Artikel 7 festgelegten Voraussetzungen müssen Hafenvorhaben und damit zusammenhängende Vorhaben von gemeinsamem Interesse den Kriterien und Spezifikationen in Anhang II entsprechen.“

(4) Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) in Absatz 1 erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— Terminals, die Anlagen für den intermodalen Umschlag der Schiene auf Straße und Binnenwasserstraße umfassen und die in den Leitschemata in Anhang I ausgewiesen sind;“

b) es werden die folgenden Absätze 2 und 3 angefügt:

„2. Die Terminals dieses Netzes müssen

- für den gewerblichen Verkehr offen sein;
- auf einem der im Leitschema Nr. 7.1 des Anhangs I ausgewiesenen Schienekorridore liegen oder verbunden sein. Terminals in Ballungsräumen werden zu einem Standortraum zusammengefaßt;
- mit Umschlagseinrichtungen für den intermodalen Verkehr ausgestattet sein.

3. Zusätzlich zu den in Artikel 7 festgelegten Voraussetzungen müssen die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im kombinierten Verkehr mit den Kriterien und Spezifikationen in Anhang II übereinstimmen.“

(5) Artikel 19 wird wie folgt geändert:

„Artikel 19

In Anhang III sind die in den Anhängen I und II sowie in den anderen Bestimmungen dieser Entscheidung ausgewiesenen Vorhaben, denen der Europäische Rat von Essen und Dublin besondere Bedeutung beigemessen hat, indikativ aufgeführt.“

(6) Die Anhänge I, II und III werden gemäß dem Anhang dieser Entscheidung geändert.

Artikel 2

Diese Entscheidung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die Seite mit der Inhaltsangabe für Abschnitt 5 erhält folgende Fassung:

- „5.0. Europa
- 5.1. Ostsee
- 5.2. Nordsee
- 5.3. Atlantik
- 5.4. westliches Mittelmeer
- 5.5. östliches Mittelmeer.“

b) Die Seite mit der Inhaltsangabe für Abschnitt 7 erhält folgende Fassung:

- „Schienenkorridore und -terminals
- 7.1.0. Europa
- 7.1.1. Belgien/Deutschland/Frankreich/Luxemburg/Niederlande/Österreich
- 7.1.2. Spanien/Portugal/Irland/Vereinigtes Königreich
- 7.1.3. Dänemark/Finnland/Schweden
- 7.1.4. Griechenland/Italien
- 7.2. Binnenwasserstraßen und -häfen.“

c) Die Leitschemata Nr. 5.0 und 5.5 (Seehäfen) werden eingefügt und die Leitschemata Nr. 7.1-A (kombinierter Verkehr — Schienenkorridore), B (großer Maßstab) sowie Nr. 7.2 (kombinierter Verkehr — Binnenwasserstraßen) werden ersetzt durch die Leitschemata 7.1.0 bis 7.1.4 (kombinierter Verkehr — Schienenkorridore und Terminals/Standorträume) sowie 7.2 (Binnenwasserstraßen und -häfen). Die genannten Leitpläne sind als Anlage beigefügt.

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Im Abschnitt 3 wird der folgende Gedankenstrich angefügt:

„— neue Schienenverkehrsdienste, die insbesondere auf der Grundlage der ‚Transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore‘ entwickelt werden sollen.“

b) Abschnitt 4 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Binnenhäfen

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen und Binnenhäfen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Vorhaben, das mindestens unter eine der folgenden Kriterien fällt:

1. Zugang der Binnenwasserstraßen zum Hafen.
2. Hafeninfrastuktur innerhalb des Hafengeländes.
3. Andere Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafengeländes.
4. Andere Verkehrsinfrastrukturen für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.“

c) Abschnitt 5 wird wie folgt geändert:

i) Absatz 1 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

„2. Hafenvorhaben und damit zusammenhängende Infrastrukturvorhaben müssen mindestens unter eine der folgenden Kategorien fallen:

- A. Zugang zum Hafen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus, einschließlich des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter.
- B. Hafeninfrastuktur innerhalb des Hafengeländes.
- C. Landinfrastruktur für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.“

ii) Absatz 2 wird Absatz 1 und der Titel erhält folgende Fassung:

„1. Ziele der Hafenvorhaben und damit zusammenhängende Vorhaben von gemeinsamem Interesse“

iii) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Art der Hafenvorhaben und der damit zusammenhängenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse

Besondere Bedeutung wird den folgenden Arten von Vorhaben beigemessen werden, insbesondere

- der Entwicklung der Kurz- und Küstenschifffahrt und der See-Flußschifffahrt mit der zugehörigen Infrastruktur;
- der Ausbau der Hafeninfrasturktur insbesondere in Häfen auf Inseln und in Randgebieten;
- Schaffung und Verbesserung von Hinterlandverbindungen, insbesondere durch Schienen- und Binnenwasserstraßenverbindungen;
- die Entwicklung und Einrichtung von Verkehrsmanagement- und Informationssystemen wie EDI (elektronische Datenaustauschsysteme).“

iv) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:

„4. Besondere Bedingungen

Infrastrukturinvestitionen innerhalb von Hafengebieten (mit Ausnahme von EDI) sind im Rahmen der Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze nicht förderfähig. In Förderregionen können Infrastrukturinvestitionen auch innerhalb von Hafengebieten vom Kohäsionsfonds oder den Strukturfonds gefördert werden.

Die Vorhaben müssen einen Beitrag leisten zur

- Integration des Verkehrs in das transeuropäische Verkehrsnetz oder eine multimodale Transportkette oder
- stärkeren Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger.“

d) In Abschnitt 7 erhält der dritte Gedankenstrich folgende Fassung:

„— den Ausbau der Hafengebiete zwecks Entwicklung oder Verbesserung des Umschlags im kombinierten Verkehr zwischen dem Seeweg einerseits und der Schiene und Binnenwasserstraße andererseits;“

3. Anhang III wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift des Anhangs III erhält folgende Fassung:

„Liste der vom Europäischen Rat in Essen und Dublin ausgewählten vierzehn Vorhaben“

b) Die Bezeichnung in Nr. 8 erhält folgende Fassung:

„Multimodale Verbindung Portugal/Spanien mit dem übrigen Europa“.
